Deutscher Bundestag **Drucksache 16/2332**

16. Wahlperiode 01. 08. 2006

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/2127 –

Fahrradmitnahme im Fernverkehr der Deutsche Bahn AG

Vorbemerkung der Fragesteller

Durch die Abschaffung des InterRegio und die zunehmende Umstellung von EC/IC-Linien auf ICE-Verkehre werden die Fahrradmitnahmemöglichkeiten im Fernverkehr der Deutsche Bahn AG immer weiter eingeschränkt. Angebote im Regionalverkehr sind kein hinreichender Ersatz, da diese häufig mit mehrmaligem Umsteigen verbunden und damit insbesondere für Fahrradtouristen unattraktiv sind.

1. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der Züge und Wagenkilometer für die Fahrradmitnahme im Fernverkehr seit der Bahnreform 1994 verändert?

Nach Angaben der Deutsche Bahn AG (DB AG) gab es im Jahr 1994 414 Fernverkehrszüge mit Fahrradmitnahmemöglichkeit (IR, IC, Nachtzüge). Aktuell verkehren täglich ca. 400 Züge im Tages- und Nachtverkehr mit Fahrradmitnahme.

2. Auf welchen Linien bzw. Strecken gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung im Fernverkehr keine oder nur noch vereinzelte Fahrradmitnahmemöglichkeiten?

Auf den Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes können Eisenbahnverkehrsunternehmen Fernverkehrsangebote mit oder ohne Fahrradtransportmöglichkeiten anbieten. Den Umfang des Angebotes stimmen die Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht mit der Bundesregierung ab. Mit dem aktuellen Angebot erschließt der Fernverkehr touristische Regionen und bietet internationale Verbindungen an (Frankreich, Holland, Italien, Luxemburg, Österreich, Polen, Schweiz), an den Wochenenden verkehren zusätzliche Verstärkerzüge. Der Nahverkehr ergänzt das Angebot durch die Verteilung in die Fläche.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 28. Juli 2006 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Wie hat sich die Anzahl der transportierten Fahrräder im Fernverkehr seit der Bahnreform 1994 entwickelt?

Nach Angaben der DB AG liegt die Anzahl der verkauften Fahrradkarten im Fernverkehr derzeit stabil bei ca. 262 000 nationalen Fahrradkarten und 29 000 internationalen Fahrradkarten. Im Nachtzug wurden 2005 14 760 (2004: 16 300) Fahrräder transportiert. Die Mitnahme der als Handgepäck verpackten Falträder wird von der DB AG nicht zahlenmäßig erfasst.

Im Nahverkehr hat das Aufkommen bei gleichzeitiger Ausweitung der kostenlosen Fahrradmitnahme in Verbünden von 1,15 Mio. Fahrradkarten (2004) auf 1,23 Mio. (2005) zugenommen.

4. Trifft es zu, dass die Deutsche Bahn AG (DB AG) in Verhandlungen signalisiert habe, dass sie bereit wäre, die ICEs mit Fahrradplätzen auszustatten, wenn der Bund der DB AG dafür 20 Mio. Euro bezahlt?

   Wenn ja, wie begründet sich diese Forderung, und wie steht die Bundesregierung dazu?

   Wenn nein, welche Forderungen hat die DB AG gestellt?

Der Bund kommt seinem Gewährleistungsauftrag für ein angemessenes Angebot im Schienenpersonenfernverkehr durch Investitionen in die Infrastruktur nach, weil damit auch das Verkehrsangebot verbessert werden kann. Das Einkaufen bestimmter Verkehrsangebote kommt unter dem Gesichtspunkt der sparsamen Verwendung von Haushaltsmitteln nicht in Betracht.

5. Welche Auswirkungen auf die Erreichbarkeit radtouristisch interessanter Ziele – insbesondere in Ostdeutschland – hat die Verringerung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten im Fernverkehr der DB AG?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

6. Welche Auswirkungen auf das Fremdenverkehrsgewerbe in radtouristisch interessanten Zielregionen hat die Verringerung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten im Fernverkehr der DB AG?

Eine Verringerung von Fahrradmitnahmemöglichkeiten im Fernverkehr der DB AG würde in radtouristisch interessanten Zielregionen die Wettbewerbsfähigkeit von Fahrradverleih-Betrieben stärken.

7. Wie sieht das Zielnetz der DB AG im Hinblick auf Umwandlungen von EC/IC-Linien auf ICE-Linien in den nächsten Jahren aus?

Die DB AG trifft ihre Entscheidungen zur Angebotsgestaltung im Schienenpersonenfernverkehr in eigener unternehmerischer Verantwortung. Dabei reagiert sie auch flexibel auf mittelfristige Nachfrageschwankungen. Ein ICE-Zielnetz der DB AG ist nicht mit der Bundesregierung abgestimmt.

8. Wie steht die Bundesregierung zu der Entscheidung der DB AG, beim Umbau des ICE 1 kein Mehrzweckabteil mit Fahrradstellplätzen zu berücksichtigen?

Die Bundesregierung steht zur Kontinuität des nationalen Radverkehrsplans 2002 bis 2012:

„Die Mitnahme von Fahrrädern in Zügen des Fernverkehrs unterliegt der unternehmerischen Verantwortung und betriebswirtschaftlichen Bewertung der Eisenbahnverkehrsunternehmen.“ Die Bundesregierung erwartet von den Eisenbahnverkehrsunternehmen, dass sie auch für diese Kundengruppen attraktive Angebote in eigener Verantwortung bereitstellen.

9. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass Fahrradmitnahme im TGV bei der SNCF problemlos möglich ist und der Umbauaufwand pro Triebwagen für acht Fahrradplätze mit rund 6 000 Euro kalkuliert wurde?

Die DB Fernverkehr AG hat sich bereits Anfang 2005 bei der SNCF über die Fahrradmitnahme im TGV (Rollout seit 2001 mit 4 Fahrradhängeständern auf fensterloser Freifläche) informiert. Die Auslastung der Stellplätze in 2004 betrug lediglich 3,7 Prozent, was ca. 4 000 transportierten Fahrrädern entspricht.

Die SNCF nutzt zur Fahrradmitnahme eine nicht mehr benötigte Gastronomiefläche ohne Fenster, die somit auch nicht für Sitzplätze nutzbar ist. Die Fahrradständer bestehen aus Hängeständern mit Deckenhaken, so dass beim Einbau nur geringe Kosten anfallen.

Beim ICE wäre die Fahrradmitnahme bauartbedingt nur durch Ausbau von Sitzplätzen möglich. Gleichzeitig müsste eine räumliche Abtrennung zu den Fahrgästen vorgenommen werden.

Die Einschätzung der DB AG, dass neben den Investitionskosten für die Freifläche mit Fahrradhalterung im Zug auch der entgangene Kundennutzen der wegfallenden Sitzplätze bei einer ICE-Laufleistung von über 500 000 km über den Jahresverlauf zu betrachten ist, erscheint plausibel. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

10. Ist der Bundesregierung bekannt, wann die DB AG ein Nachfolgeprodukt für den EC/IC einführen wird, und ob dieses mit Fahrradmitnahmemöglichkeiten ausgestattet sein wird?

Einen explizierten Einführungstermin für die Nachfolgegeneration der IC-/EC-Züge hat die DB AG noch nicht definiert. Eine Möglichkeit zur Fahrradmitnahme in angemessener Kapazität ist in den Planungsheften vorgesehen.

11. Welche Haltung wird die Bundesregierung zur Fahrradmitnahme im grenzüberschreitenden Personenverkehr im Rahmen der Verhandlungen des europäischen Verkehrsministerrats mit dem Europäischen Parlament zum Dritten Eisenbahnpaket einnehmen?

Die Mitnahme von Fahrrädern in den Zügen des Fernverkehrs ist in der Bundesrepublik Deutschland in den meisten Zügen möglich. Sie erfolgt überwiegend in Fahrradabteilen mit fest eingerichteten Fahrradhalterungen. Eine anderweitige Nutzung dieser Abteile ist deshalb nicht möglich. Die Nachfrage ist saisonal sehr unterschiedlich (Spitzen Mai bis August), die durchschnittliche Auslastung nur mäßig. Daher ist eine Reservierung obligatorisch.

Im Hochgeschwindigkeitsverkehr ist eine Fahrradmitnahme demgegenüber nicht möglich. Die DB AG hat das Pilotprojekt „Fahrradmitnahme im ICE“ auf der Strecke Stuttgart–Zürich aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen – Verlängerung der Halte- und Umsteigezeiten, Bindung von Kapazitäten durch das Vorhalten von Fahrradabstellplätzen – eingestellt. Als Kompensation bietet die DB AG derzeit die Verschickung von Fahrrädern durch die Firma Hermes Privat Service sowie die Fahrradvermietung an 250 Fahrradvermietstationen bundesweit an. Die Bundesregierung begrüßt jede Maßnahme der DB AG, die die Attraktivität des Reisens unter Mitnahme des Fahrrads erhöht.

12. Welche Auswirkungen hätte ein europäischer Beschluss auf die Fahrradmitnahmeausstattung von ICE, z. B. der ICE-Linie Amsterdam–Frankfurt (Main)?

Die Auswirkungen des Beschlusses hängen von der Formulierung des Beschlusses und der formulierenden europäischen Organisation ab.

13. Welche Fahrradmitnahmemöglichkeiten sind für die ab 2007 in Betrieb gehende Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland vorgesehen?

Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Fahrradmitnahmemöglichkeiten anbieten wollen, können in Abstimmung mit den Infrastrukturunternehmen für die Bahnhöfe (Verkehrsstationen) entsprechende Angebote vorsehen. Im ICE hat die DB AG keine Fahrradmitnahme vorgesehen. Im TGV ist die Fahrradmitnahmemöglichkeit baulich vorhanden, ein abschließendes Angebotskonzept liegt jedoch noch nicht vor.

14. Sind Fahrradmitnahmemöglichkeiten auf dieser Strecke sowohl im ICE als auch im TGV möglich?

Die Infrastrukturvoraussetzungen der Bahnhöfe sind diskriminierungsfrei zu gestalten, d. h. die Antwort zu Frage 13 gilt sowohl für Verkehrsunternehmen mit ICE-Zügen als auch für Verkehrsunternehmen mit TGV-Zügen.

15. Erwägt die Bundesregierung, die Fahrradmitnahme in allen Fernverkehrszügen gesetzlich festzuschreiben?

    Wenn ja, wann?

    Wenn nein, warum nicht?

Nein. Hinsichtlich der Gründe wird auf die Ausführungen zu Frage 11 verwiesen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333